

Locomotive à vapeur série 150 X (échelle N) Digital Sound (DCC mfx)

Echelle N Epoque III



Marque : TRIX-Minitrix

Référence : TRI-16442

Points de fidélité offerts : 479

Prix : 479.00€ TTC

Critères associés :

Marque : Trix

Echelle : N : 1/160

Locomotive : Vapeur_2 rails

Epoque : Epoque III

Version : Digital

Descriptif :

16442 Locomotive à vapeur série 150 X

[Notice locomotive](#)

Modèle réel: Locomotive à vapeur avec tender séparé, série 150 (type 1'E h3) de la SNCF. Dans l'état de service vers 1950. Affectation: Trains marchandises lourds.

Highlights Version en métal. Moteur à rotor sans fer avec volant d'inertie. Bruitage locomotive à vapeur. Eclairage du mécanisme d'entraînement. Scintillement de la boîte à feu.

Modèle réduit: Locomotive et tender en métal injecté. Moteur à rotor sans fer avec volant d'inertie intégré dans la chaudière. 5 essieux moteurs entraînés par bielles d'accouplement, bandages d'adhérence. Décodeur numérique mfx-DCC intégré et générateur de bruits. Attelage court entre loco et tender. Fanal à 2 feux, éclairage du mécanisme d'entraînement et du poste de conduite assurés par LED blanc chaud. Scintillement de la boîte à feu assuré par diodes électroluminescentes (rouge-orange) commandées par processeur. Fonction permanente du fanal à 2 feux en mode d'exploitation analogique. Boîtier d'attelage NEM à l'extrémité du tender. Porte de la boîte à fumée fonctionnelle. Longueur h.t. 141 mm.

T16442 – Locomotive à vapeur 150.X de la SNCF L'histoire de la série française 150.X de locomotives à vapeur commence au beau milieu de la seconde Guerre Mondiale, étant donné qu'après l'occupation de la

France par l'Allemagne, les usines de locomotives françaises de Batignolles-Châtillon (Nantes), SFCM Cail (Denain), Fives-Lille (Lille), Schneider-Creusot (Le Creusot) et Grafenstaden (Illkirch-Grafenstaden) furent réquisitionnées pour la production des séries de guerre allemandes 44, 50 et 52. Une fois la France libérée des troupes d'occupation allemandes, les fabricants de locomotives français livrèrent les machines de la série 44 commandées par la DRG directement à la SNCF. Il s'agissait là des machines de la série 44 produites entre 1944 et 1948 sous les numéros 1517 à 1520, 1701 à 1720, 1766 à 1795, 1805 à 1845, 1859 à 1905, 1936 à 1949 et 1956 à 2025. Ces 226 locomotives furent d'abord immatriculées par la SNCF en tant que série 150.X, dans un premier temps en conservant leur numéro d'ordre et à partir de mars 1950, dans l'ordre susmentionné sous les numéros 150.X 1 à 226. Après la fin de la guerre, les 44 819, 838, 928, 929, 941, 942, 962, 1083, 1089, 1110, 1801 et 1803 furent aussi cédées à la SNCF et furent immatriculées elles aussi dans la série 150.X, en conservant toutefois leur numéro d'ordre. Les 150.X étaient les machines à 5 essieux couplés les plus lourdes du réseau français et, en tant que locomotives à trois cylindres avec commande à droite, de véritables spécimens. Elles étaient principalement utilisées dans le bassin industriel lorrain avec ses nombreuses aciéries, cokeries, mines de charbon et mines de minerais où, en tête de lourds trains de marchandises en vrac, elles pouvaient prouver leurs qualités. Mais cette période faste ne dura que jusqu'au milieu des années 1950, car dès la mi-1954, l'avancement de l'électrification en courant alternatif 25 kV/50 Hz limita de plus en plus leur utilisation dans le bassin lorrain. Une partie des 150.X devint bientôt inutile. Heureuse coïncidence: les chemins de fer turques (TCDD) cherchaient pour leurs lignes dans les monts Taurus une locomotive puissante et furent ravis de trouver des 150.X qui n'avaient même pas dix ans. Ainsi, à partir du printemps 1955, 48 unités au total atterrirent en Turquie et y furent immatriculées sous les numéros 56.701 à 748. A partir de mai 1960, seul le dépôt de Audun-le-Roman, dernier bastion français de la série 44- situé à l'ouest de Thionville sur la ligne en direction de Longuyon - abritait encore les lourdes machines à trois cylindres. C'est là que respectivement les 23 juillet et 4 août 1965, les machines 150.X.29 et 150.X.145, furent les dernières locomotives de leur série à devoir quitter le service.

[Lien vers la fiche du produit](#)